

INGÅS PLAN FÖR FRÄMJANDE AV GÅNG OCH CYKLING



INNEHÅLL

1. Inledning
2. Utgångsläge, arbetets förlopp och växelverkan
3. Nuläget gällande gång och cykling
4. Cykeltrafikens målnät
5. Åtgärder för främjande av gångmiljön
6. Åtgärdsprogram och uppföljning



INLEDNING

FN



Hållbar mobilitet är ekologiskt

hållbar: Minskar utsläppen och andra miljöolägenheter



Hållbar mobilitet är ekonomiskt

hållbar: Det är också möjligt att med små investeringar avsevärt förbättra förhållandena för gång och cykling. Gång och cykling är också ur invånarnas synvinkel ett kostnadseffektivt mobilitetsalternativ.



Hållbar mobilitet är socialt hållbar:

Främjandet av gång och cykling förbättrar allra mest invånarens mobilitetsmöjligheter, mer vardagsmotion och ökad välfärd samt förbättrar områdenas trivsamtet och dragningskraft.

Globala fenomen så som klimatförändringen och energikrisen skapar ett allt större behov av att utveckla hållbara lösningar på alla förvaltningsnivåer. Globala, regionala och nationella strategiska riktlinjer strävar efter att besvara kriserna i en större omfattning, men kommunerna spelar en viktig roll för att möjliggöra att invånarna kan göra hållbara val i vardagen. Programmet för utvecklandet av gång och cykling är en av utvecklingsåtgärderna som vidtas för att styra samhället i en mer hållbar riktning.

Utvecklingen av förhållandena för gång och cykling är också avgörande för att besvara de utmaningar som berör folkhälsan. Att inte röra på sig utgör en av de största hälsoriskerna på 2020-talet. Genom att bygga lockande, trygga och trivsamma gång- och cykelmiljöer uppmuntrar man invånarna till att allt oftare välja ett hållbart och aktivt färd sätt för de dagliga resorna.

På nationell nivå har man beräknat, att genom att öka cyklingen med 20 % produceras hälso nytta för 1,1 miljard euro. I Helsingfors har man räknat ut att cyklingsprojektens nettokostnad är 8 (Cyklings nyttor och kostnader i Helsingfors, 2013). Med denna siffra avses att de investeringar som främjar cykling frambringar den ursprungliga investeringssumman som åttafaldig i bland annat hälso- och tidsbesparingar. Vardagscykling som man börjat med redan som barn skapar goda förutsättningar för hållbara vardagsresor för hela livet.

Främjande av cykling stöder avsevärt hela

trafiksystemets funktionalitet i och med smidigare och säkrare trafik.

Ingås plan för främjande av gång och cykling kommer i fortsättningen att styra utvecklingen av de aktiva mobilitetsformerna i Ingå. Ingå kommun har redan främjat den aktiva mobiliteten genom att bland annat förbättra skolornas cykelparkering och genom att satsa på hållbara resekedjor.

Främjande av gång och cykling i Ingå innebär inte nödvändigtvis betydande investeringar eller nya cykelvägar, utan kostnadseffektiva åtgärder där, som de har den största inverkan. Infrastrukturåtgärderna kan gälla trafiksäkerheten i korsningsområden, förbindelsernas kontinuitet, sikten eller skyltningen. Övriga åtgärder kan gälla kommunens sätt att främja gång och cykling, mobilitetsstyrningen och trafikfostran. I och med främjandeplanen har Ingå möjlighet att ansöka om Traficoms investeringsstöd för främjande av infrastrukturåtgärder som berör gång och cykling.

Detta program samlar ihop åtgärderna för att främja gång- och cykeltrafik, både för infrastrukturens, tjänsternas, kommunikationens och uppföljningen del.

INGÅ

Ingå är en tvåspråkig kommun med ca 5400 invånare, som ligger vid kusten ca 60 km väster om Helsingfors. Ingå har en tydlig centrumtätort där kommunens befolkningskoncentration är störst. Utöver centrumtätorten finns i Ingå mindre byar så som Degerby, Täkter och Solberg. Byarna ligger avskilt från varandra och från centrumtätorten.

Ingå är känt för goda friluft- och rekreationsmöjligheter. Kopparnäs och Barösunds strandområden är attraktiva naturturismobjekt, men på området finns också kulturhistoriskt värdefulla objekt. Sådana är bland annat Ingå kyrka, Fagerviks bruk och Gammelgården. Tillsammans bildar dessa en helhet som skapar ett potential särskilt ur rekreations- och cyklingsturismens synvinkel.

Stamväg 51 går igenom Ingå och vägen är områdets viktigaste motorfordonsförbindelse. Genom Ingå går också en järnvägsförbindelse, men i nuläget används inte Ingå tågstation. Parallellt med detta projekt utarbetas också en förutredning gällande öppnandet av Ingå station för trafik igen.

Av Ingåborna arbetar ca 36 % inom kommunen (Statistikcentralen 2020) och på området finns inga skolor för de högre årskurserna eller för andra stadiets studier. Kommunens vardagsarbetstrafik riktar sig alltså i huvudsak utanför kommunen, men eleverna i de lägre årskurserna utgör en betydande mobilitetsgrupp.

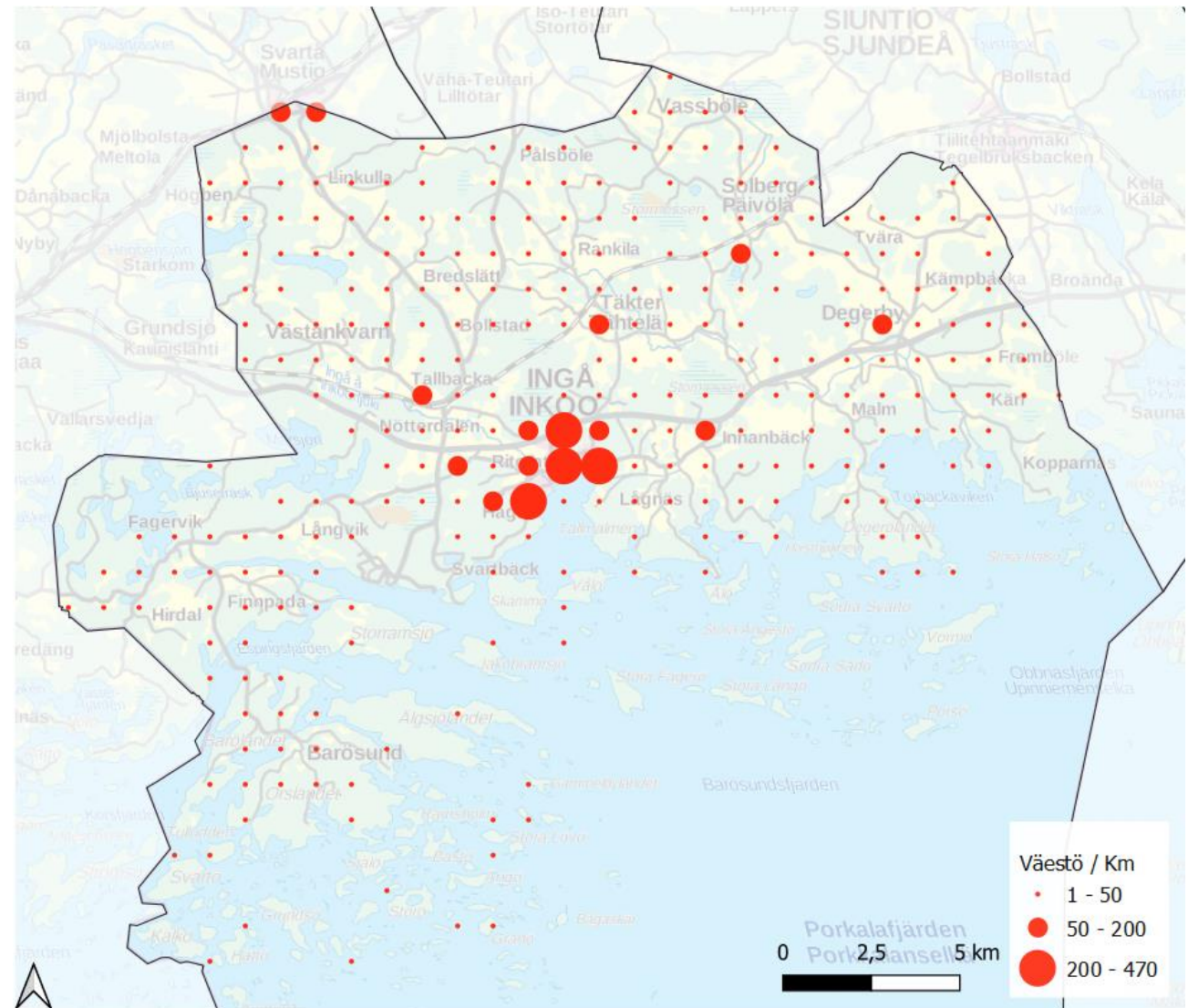


Bild 1. Ingås befolkningstäthet presenterad på karta.

UTGÅNGSLÄGE, ARBETETS FÖRLOPP OCH VÄXELVERKAN

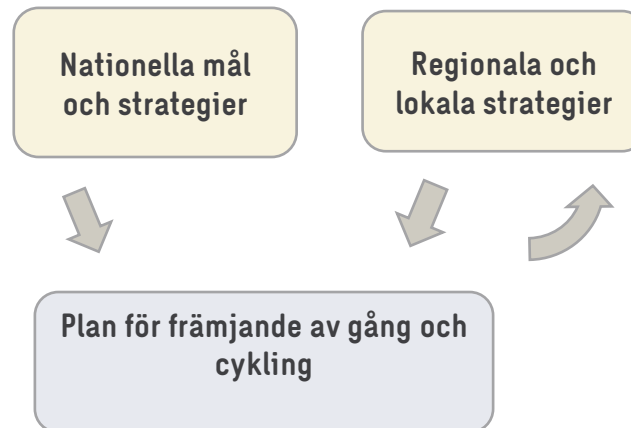


Bild 2. Strategiska utredningar som är väsentliga för arbetet

Främjande av gång och cykling i nuläget

Ingås nuvarande åtgärder för att främja gång och cykling hänför sig långt till utvecklingen av friluftsleder samt av cykelparkeringen i centrum och i samband med skolorna. Ingå vidtar redan nu de rätta åtgärder, men utan en tydlig övergripande plan kan effekten av åtgärder bli liten.

I Ingå grundar sig förhållandena för gång och cykling främst på de i Finland typiska sammanslagna gång- och cykellederna som byggts i Finland sedan 1960-talet enligt Sveriges SCAFT-modell. Basförhållandena i Ingå ligger på en minst genomsnittlig nivå, men rutternas kontinuitet, skyltning och säkerhet kunde förbättras.



Strategimiljö

De bakomliggande faktorerna till främjande av hållbar mobilitet är de många globala trenderna så som stävande av klimatförändringen och förebyggande av de skador som orörligheten medför. Det är också bra att förstå att främjande av cykeltrafiken anknyter till flera konkreta mål som fastställts på nationell, regional och kommunal nivå. Ett syfte med det här arbetet är att sammanställa målsättningarna i de nationella och regionala strategierna och direktiven och att producera en konkret plan för främjandet av dem i Ingå.

De direktiv och strategier som presenteras mer ingående på de följande sidorna påverkar målsättningarna och innehållet i programmet för främjande av cykling. Det är också viktigt att planen för främjande av gång och cykling i framtiden beaktas i de lokala strategierna.

I Ingås kommunstrategi som färdigställdes år 2022 betonas den övergripande planeringen av trafiken:

- Kommunen utvecklar den interna och regionala trafiken för att underlätta Ingåbornas vardag och öka mängden kollektivtrafikanvändare.
- Kommunen utvecklar gång- och cykeltrafiknätverket tillsammans med NTM-centralen - målsättningen är en gång- och cykelled genom kommunen.

STRATEGIBUNDENHET

En central nationell strategi som styr utvecklingen av gång- och cykeltrafiken är **Programmet för främjande av gång och cykling** som färdigställdes år 2018. I programmet fastställs följande riktlinjer och målsättningar för främjande av cykling:

”Med hjälp av programmet för att främja gång och cykling vill man förbättra förutsättningarna för gång och cykling i de finländska kommunerna och stödja en minskning av växthusgasutsläppen i trafiken samt förbättra folkhälsan i Finland. I programmet ställs det som mål att gång och cykelresorna senast år 2030 ska ha ökat med 30 procent. Målet är detsamma som i den nationella energi- och klimatstrategin.”

Cykeltrafikens betydelse framhävs också i den år 2021 färdigställda **Riksomfattande trafiksystemplanen för 2021–2032**.

En betydande förbättring för cykeltrafikens ställning utgörs av Planeringsdirektiven för cykeltrafik som berör endast cykeltrafik och som Trafikledsverket publicerade i slutet av år 2020. De nya planeringsdirektiven för cykeltrafik erbjuder ett utbud av metoder för att skapa ännu bättre

cykelförhållanden med grundtanken om att se cykeltrafiken som en egen färdform som förutsätter rätt lösningar på rätt plats.

Utgångspunkten är att man i Ingå i fortsättningen endast genomför sådana lösningar som motsvarar planeringsdirektiven för cykeltrafik - naturligtvis med hänsyn till de lokala förhållandena.

Västra Nylands trafiksystemplan spelar också en betydande roll för främjande av gång och cykling i Ingå. I trafiksystemplanen på strategisk nivå har man lyft fram utvecklingsprinciperna för utvecklandet av gång och cykling och dessa iakttas också i detta arbete.

En direktare betydelse än strategierna och direktiven har ändå det att cykeltrafikens ställning förbättrades avsevärt i **totalreformen av vägtrafiklagen** som trädde i kraft i juni 2020. En gemensam faktor för reformen av trafikreglerna har varit att förstärka cykeltrafikens karaktär som fordonstrafik. Också inom lagstiftningen tar man alltså avstånd från tankesättet med ”lättrafik” där två väldigt olika trafikformer, gång och cykling, kombineras.

STRATEGIBUNDENHET

I och med reformen av social- och hälsovården samt räddningsväsendet framhävs i fortsättningen kommunernas roll allt mer som främjare av välfärd. Grunderna för invånarnas välfärd och det förbyggande hälsoarbetet ligger i möjliggörandet av bättre vardagsval för invånarna. Arbetet med att främja gång och cykling i kommunerna har en nyckelroll i att möjliggöra val av välfärd och hälsa i invånarnas vardag.

”Kommunen skapar själv sin framtid: genom sina verksamheter, sitt arbete och sina val formar den sin verksamhetsmiljö och utvecklingen av den. Kommunerna främjar genom sin självstyrelse samhörigheten, välfärden och livskraften på lokalplanet.

Kommunerna bidrar till välfärden för kommuninvånarna och erbjuder dem möjlighet till ett aktivt liv för sina invånare i en trygg och trivsamt livsmiljö. Kommunerna sörjer för en ren och sund boendemiljö och mångsidiga fritidsmöjligheter.” - Kommunförbundet 2022.

Ingå tänker också i fortsättningen allt aktivare utveckla kommunens framtida välfärdssektor och dess innehåll. Vardagsmotion, mobilitetsmöjligheter för olika åldrar samt lockande och fungerade fritidsrutter är väsentliga innehåll i kommunens framtida välfärdsverksamhet.

Ingås plan för främjande av gång och cykling svarar för egen del på de kommande välfärdsmålen och -utmaningarna. I framtiden kommer aktiv och hållbar vardagsmotion för alla åldrar kommer att vara allt viktigare i Ingås mål och strategier.



Bild 3. En Ingåskolas cykelparkering.

ARBETETS FÖRLOPP

Planen för främjande av gång och cykling har utarbetats under senvåren och sommaren 2022. Målsättningen med arbetets slutresultat är att styra utvecklingen av gång och cykling i Ingå kommun. Arbetet omfattar en analys av nuläget, ett målnät för cykling samt ett åtgärdsprogram i vilket det ingår åtgärder som förbättrar förhållandena för gång och cykling. För åtgärderna har utsetts ansvarsinstanser och uppföljningsmätare.

I processen ingick två workshops av vilka den ena behandlade fotgängarmiljön i Ingås centrumtätort. I workshopen deltog representanter för kommunen samt kommuninvånare. Den andra workshopen ordnades för kommunens representanter och vid den behandlades identifierade åtgärder och prioriteringen av dem. Som en del av arbetet har det utförts två terrängbesök. De i arbetet presenterade beskrivningarna av nuläget grundar sig på invånarnekäten, resultaten av workshoparna samt på styrgruppens och konsultens observationer.

För identifierandet av det rådande läget för gång och cykling i Ingå, genomfördes i början av året en invånarenkät som fick ca 130 svar. I enkäten ingick kartbaserade frågor samt frågor med hjälp av vilka man kartlade inställningen till att främja gång och cykling.

Projektet har styrts av en styrgrupp som bestått av Miiä Nätyki, Piia Nordström, Ilkka Rissanen, Karolina Grop-Nordström, Pipsan Lehtinen, Mikko Järvi samt NTM-centralens representant Herkko Jokela.

I början av projektet identifierades de tre viktigaste utvecklingsriktningarna för aktiv mobilitet i Ingå:

1) Trygga och hållbara skolresor

2) Utvecklingen av rekreationscykling och cykelturism

3) Förbättrandet av trivsamenheten i centrum och förhållandena för fotgängare

Man har strävat efter att hitta genomförbara och kostnadseffektiva utvecklingsåtgärder för de olika utvecklingsinriktningarna, vilka också skulle störa arbetets målsättning. I början av projektet preciserades att gångtrafiken i det här skedet granskas främst som färdmedel för vardagsresor och ur en trivsam stadsbilds synvinkel, inte som en rekreationsform.

På följande sidor har man noggrannare beskrivit de överenskomna utvecklingsriktningarna samt projektets växelverkan.



Bild 4. Ingås leder för gång och cykling

UTVECKLINGSLINJER

I början av projektet beslutade styrgruppen om de tre viktigaste utvecklingsriktningarna för gång och cykling i Ingå. Dessa är:

- 1) Trygga och hållbara skolresor
- 2) Utvecklingen av rekreationscykling och cykelturism
- 3) Trivsamheten i centrum

Dessa riktlinjer strävar efter att förbättra förhållandena för gång och cykling samt till att öka de aktiva mobilitetsformernas popularitet i Ingå.

Skoleleverna utgör en av de största enskilda mobilitetsgrupperna i Ingå. Ingås interna arbetsresor är också en betydande faktor som förorsakar ett mobilitetsbehov, men endast 36 % av Ingåbor i arbetsför ålder arbetar inom kommunen.

Utvecklingen av rekreationscykling och cykelturism har spelat en betydande roll för fritidsresorna. I bästa fall kan tydliga fritidsrutter av hög kvalitet locka cyklister också från utanför kommunen. Genom Ingå går redan i nuläget cykelrutterna Eurovelo 10 samt South by Cycle, vilka har betydande potential både för rekreationscykling och för cykelturism. Därtill finns i Ingå också andra intressanta projekt som är lätta att nå med cykel.

Med trivsamheten i centrumtätorten avses i det här arbetet främst fotgångarupplevelser i tätortsmiljön. En gångmiljö av hög kvalitet består av intressanta objekt, fortgående gångförbindelser samt en trygg trafikmiljö. En gångmiljö av hög kvalitet lockar till att gå de vardagliga resorna till fots och till att stanna till för att tillbringa tid. I bästa fall kan en trivsam centrumtätort öka hela kommunens livskraft och öka turismen särskilt under sommarsäsongen.



Bild 5. Gång- och cykelleder i Ingå samt loggorna för de mest betydande cykelturismrutterna.

INVÅNARENKÄT

Som en del av Ingås plan för främjande av gång och cykling genomfördes en invånarenkät för att kartlägga invånarnas åsikter om och attityder till främjande av gång och cykling. I enkäten frågades också om svarandenas mobilitetsvanor, utvecklingsidéer och åsikter om nuläget.

I invånarenkäten ingick också kartfrågor, med hjälp av vilka man kartlade brister och farliga platser i nuläget, svarandenas favoritrutter samt de trivsammaste platserna i Ingå.

Invånarenkäten besvarades av totalt 130 personer. Antalet svar är tillräckligt för att stöda de i denna utredning planerade lösningarna. Svaren kan ändå delvis vara lite skeva exempelvis på grund av att svaren av dem som redan i nuläget cyklar kan framhåvas.

Enkäten genomfördes med hjälp av verktyget Harava och enkäten var öppen ungefär en månad under sensvåren 2022.

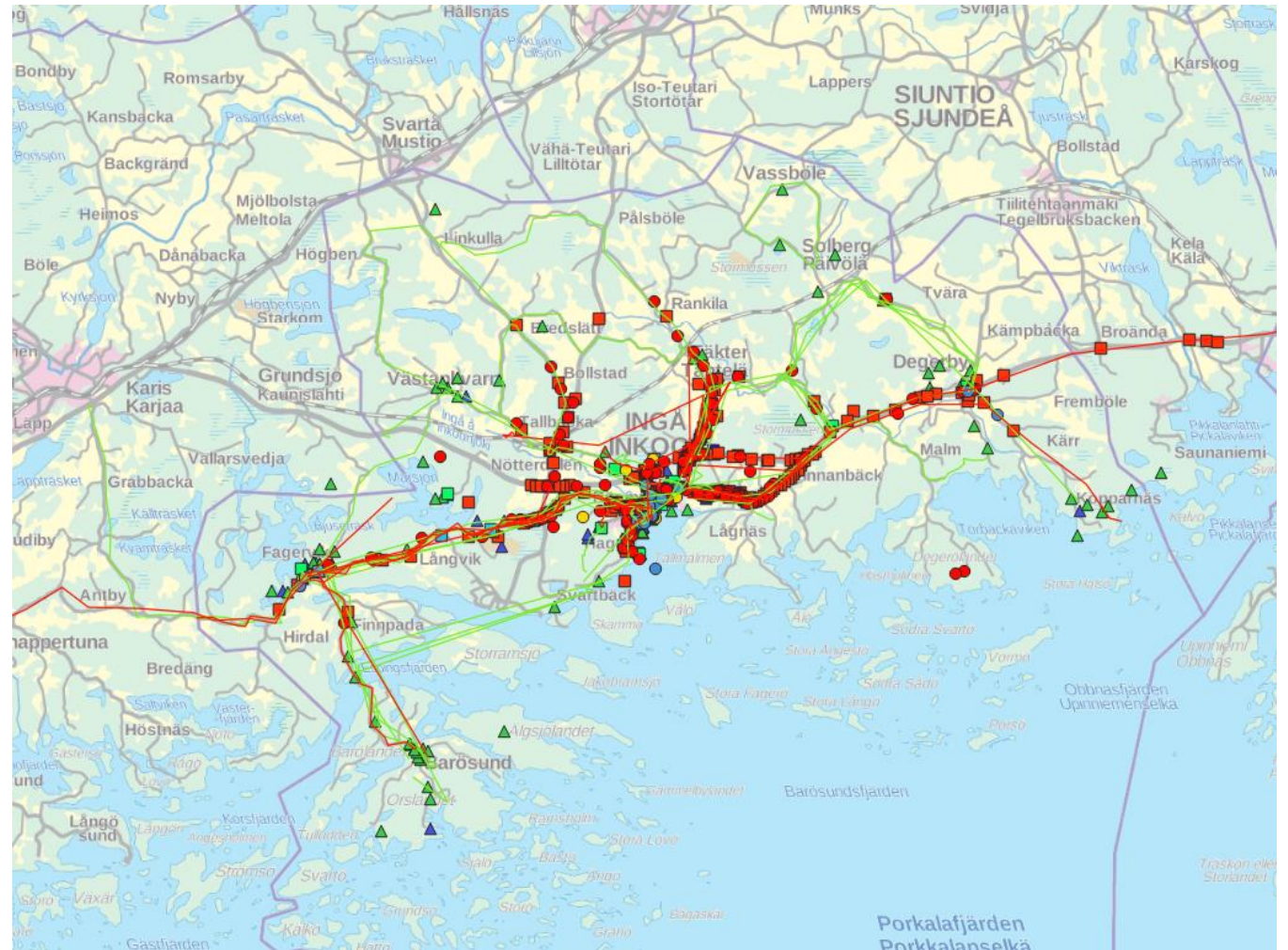


Bild 6. Exempelparta av invånarenkätens resultat.

WORKSHOPARBETET

Som en del av Ingås plan för främjande av gång och cykling ordnades två workshops.

Den första workshopen behandlade förhållandena i Ingås centrumtätort ur fotgängarnas synvinkel och i den deltog både invånare och representanter för kommunen. Vid workshopen gick man igenom allmänna kvalitetsfaktorer gällande gång, varefter deltagarna gick en valfri rutt i centrum. Deltagarna skulle observera omgivningen och tillsammans fundera på utvecklingsförslag samt missförhållanden i nuläget. Deltagarna tilldelades en utvärderingsblankett med stödfrågor som stöd för diskussionen. I slutet av workshopen presenterade deltagarna sina utvecklingsidéer vilka har bearbetats som åtgärder i detta arbete.

I den andra workshopen behandlades åtgärderna i planen för främjande av gång och cykling. I workshopen deltog endast representanter för Ingå kommun. Målsättningen med workshopen var att fundera på vägen från en åtgärdsidé till det praktiska genomförandet. För var och en utvecklingslinje utarbetades åtgärder och för dem bildades uppföljningsmätare. Slutligen ålades ansvaret för åtgärderna rätt instans inom kommunen.



Bild 7. Deltagare i workshoparna.

ARBETETS NÖDVÄNDIGHET

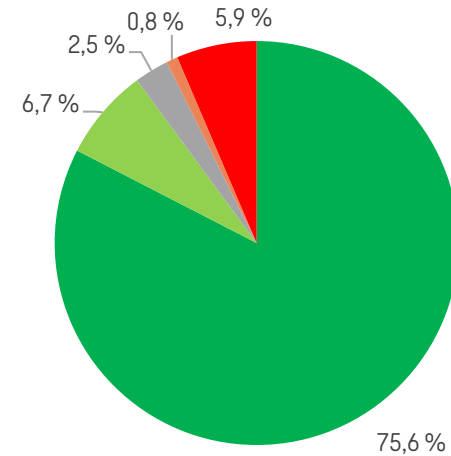
Utgångsläget för Ingås plan för främjande av gång och cykling är kommunens egen starka vilja att utveckla förhållandena för hållbara mobilitetsformer. Denna vilja stöds av både globala och regionala strategier och målsättningar.

En av de viktigaste utgångslägena för främjande av gång och cykling är invånarnas inställning: Utgående från invånarenkäten förhåller sig Ingåborna mycket positivt till främjande av gång och cykling. Detta skapar en grund för systematiskt främjande och beaktande av gång och cykling på alla förvaltningsnivåer, från skolresor till större planläggningsprojekt. I Ingå finns enligt invånarenkäten ett brett stöd för utvecklingen av hållbara mobilitetsformer.

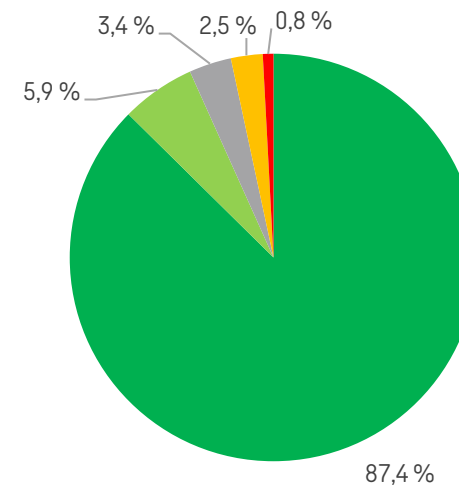
Denna plan omfattar hela Ingå kommuns område för cykeltrafiken och fritidscyklings del. Utvecklingsåtgärderna för gångtrafik fokuserar på Ingås centrumtätort där det görs mest dagliga gångresor.

En övergripande plan för förbättrande av förhållande för gång och cykling säkerställer att färdssätten i fortsättningen beaktas allt bättre och att förhållandena för dem planeras enligt aktuella direktiv.

Inställningen till främjande av cykling



Inställningen till främjande av gång



- För
- Lite för
- Jag kan inte säga
- Lite mot
- Mot

Bild 8. Inställningen till främjande av gång och cykling bland dem som besvarat enkäten.

FRÄMJANDEPLANENS UPPBYGGNAD OCH ROLL

Främjande av gång- och cykeltrafik anknyter till flera globala, nationella och lokala strategiska målsättningar. De tre utvecklingslinjerna för detta arbete motsvarar den mer övergripande strategiska referensramen för målsättningar.

Detta arbete består av åtgärder som motsvarar de utvecklingsriktlinjer som identifierats i nuläget. Nuläget har utretts genom att i stor omfattning inkludera Ingås invånare och representanter i arbetet samt genom de terrängbesök som konsultens sakkunniga utfört.

Det färdiga arbetet kommer att styra de utvecklingsåtgärder som utförs i kommunen, men ömsesidigt återspeglas den i kommunens och större områdens målsättningar och strategier. Med övergripande utveckling strävar man efter långsiktigt och engagerat främjande som slutligen påverkar invånarnas vardagsval.

STRATEGIER



INGÅS PLAN FÖR FRÄMJANDE AV GÅNG OCH CYKLING



Å
T
G
Ä
R
D
E
R



CYKLINGENS NULÄGE

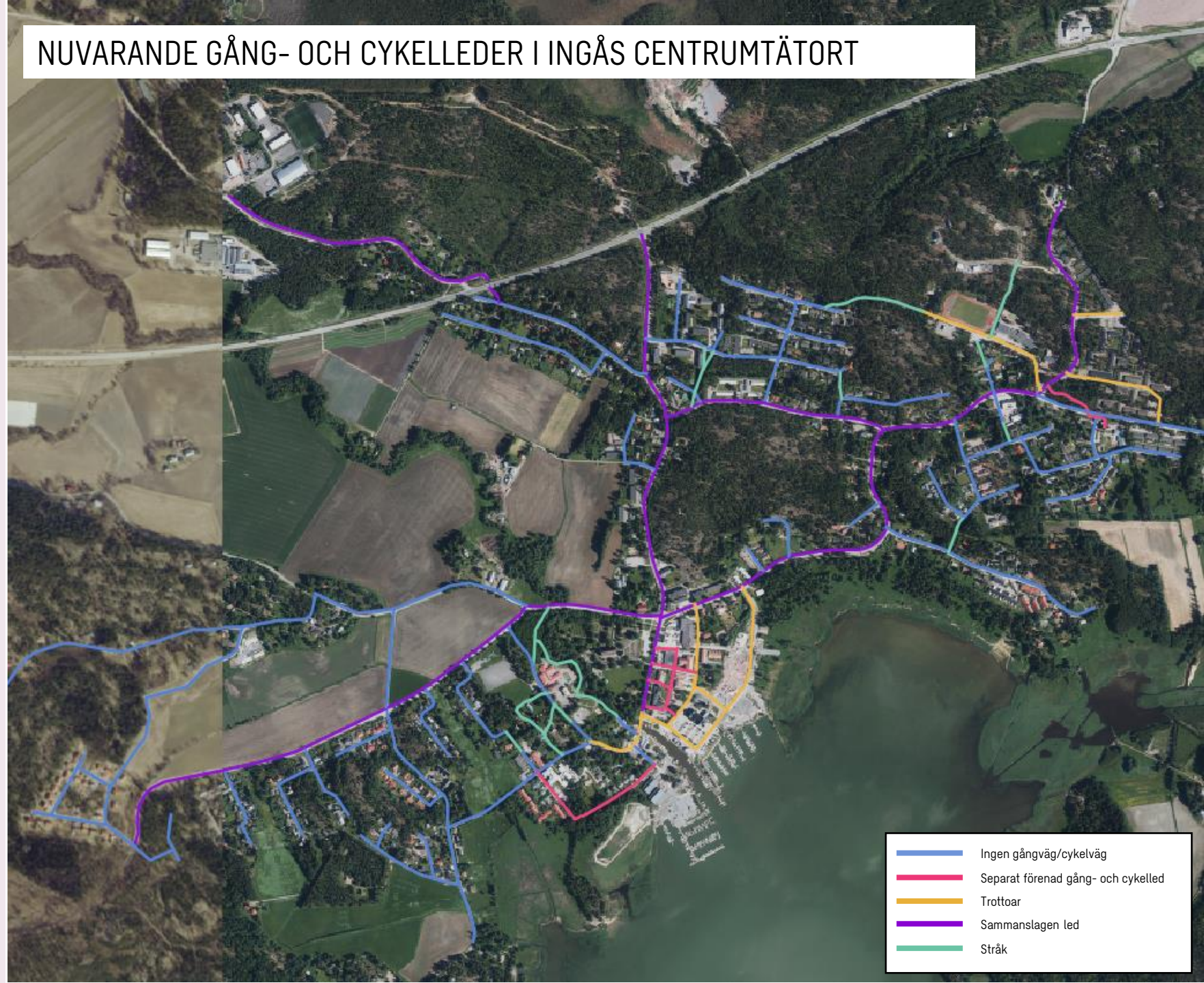
I Ingås tätort cyklar man oftast på körbanan eller på en avskild sammanslagen gång- och cykelväg. Mellan bostadsområden och objekt, så som skolorna, går också separata parkrutter som delvis ändå är rätt smala. Trots att de är smala utgör de ett tryggare alternativ för exempelvis skolresor.

Cykling på körbanan riktar sig främst mot lugna tomtgator där trafikmängderna är små och körhastigheterna låga (främst 30 km/h). Därför är det tryggt och trevligt att cykla på körbanan.

På områdets samlargator har cyklingen separerats från körbanan till ca 2,5-3 meter breda sammanslagna gång- och cykelleder. Gång- och cykellederna har i huvudsak separerats med olika breda grönspalter eller endast med kantsten.

Från Ingås tätort finns i nuläget inga cykelförbindelser som avskilts från körbanan till kommunens andra byar. På grund av de små trafikmängderna betjänar rutterna som förenar byarna ändå exempelvis rekreationscyklingen rätt så bra.

NUVARANDE GÅNG- OCH CYKELLEDER I INGÅS CENTRUMTÄTORT



- Ingen gångväg/cykelväg
- Separat förenad gång- och cykelled
- Trottoar
- Sammanslagen led
- Stråk

CYKLING I INGÅ

Av dem som besvarat enkäten cyklar knappa 2/3 minst en gång i veckan och ca 40 % två eller tre gånger i veckan. En stor del av svarandena cyklar endast under den snöfria perioden och var femte cyklar inte alls. 62 % av svarandena använder personbil dagligen eller nästan dagligen. I svaren kan betonas att svaren av skoleleverna fattas, vilket minskar antalet som använder cykel under vardagar.

Utgående från enkäten skulle Ingåborna cykla mer, om:

- 1) Cyklingen skulle vara tryggare
- 2) Cykelledsnätet skulle vara mer omfattande och enhetligare
- 3) Rekreations- och fritidsrutterna för cykling skulle utvecklas mer
- 4) Vinterunderhållet av cykelleder skulle vara av bättre kvalitet
- 5) Cykelledsnätet skulle hållas i bättre skick

Ingåborna väljer cykeln eftersom det är ett smidigt sätt att röra sig, det har positiva verkningar för hälsan och det är ett bra sätt för rekreation och att vara ute.

Trots att det utgående från enkäten redan cyklas en del i Ingå, borde cyklingens smidighet och trygghet ännu förbättras. Därtill borde förhållandena för rekreativ cykling och cykelturism förbättras.

72% av svarandena cyklar **endast** under den snöfria perioden.

62% av svarandena cyklar **minst** en gång i veckan

48% av svarande upplever att det är **osmidigt** eller **rätt osmidigt** att cykla

41% av svarande upplever att det är **otryggt** eller **rätt otryggt** att cykla

53% av svarandenas orsak till en cykelresa är att ta sig från ett ställe till ett annat








36% av svarandena cyklar främst i motionssyfte

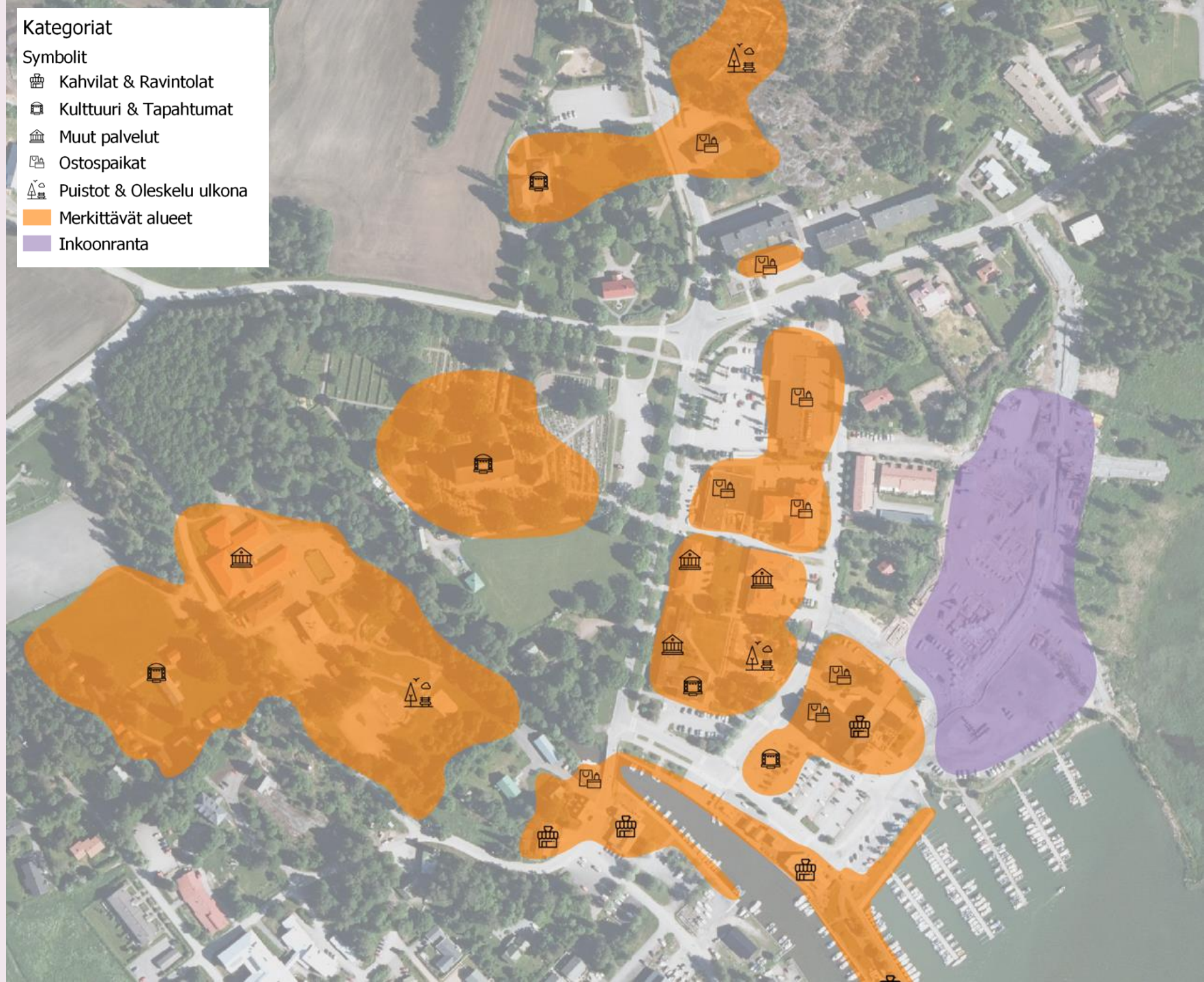
NULÄGET GÄLLANDE GÅNGTRAFIK

Ingås mest betydande fotgängarområde finns i centrumtätorten där också största delen av kommunens service finns. Verksamheterna i tätorten ligger på gångavstånd från varandra och tätorten har en lång strandlinje. Ingås småbåtshamn livar upp tätorten särskilt under somrarna.

I Ingås centrumtätort finns några gatuavsnitt som har anvisats endast för fotgängare, men exempelvis i närheten av båthamnen är det oklart var fotgängarna ska röra sig. Markanvändningen i den omedelbara närheten av båthamnen har i rätt stor omfattning anvisats för motorfordon, vilket kan påverka trivseln och gångförbindelserna negativt om detta inte uppmärksammas i den övergripande planeringen.

Ingås tätort har mycket potential ur fotgängarnas synvinkel. På området ligger kulturhistoriskt intressanta objekt, trivsamt strandområde samt service. Området förutsätter ändå strukturering och trafikarrangemangen ska planeras noggrannare ur fotgängarnas synvinkel. Sammanhängande och intressanta gångleder bidrar till att det är mer lockande att gå och förbättrar tätortens trivsamhet och livskraft.

Kategoriat	
Symbolit	
	Kahvilat & Ravintolat
	Kulttuuri & Tapahtumat
	Muut palvelut
	Ostospaikat
	Puistot & Oleskelu ulkona
	Merkittävät alueet
	Inkoonranta



GÅNGTRAFIKEN I INGÅ

Av dem som besvarade enkäten går över 85 % minst två eller tre gånger i veckan över en halv kilometer. Av svarandena var största delen åtminstone rätt nöjda med gångförhållandena och 80 % åtminstone rätt nöjda med fotgängarsäkerheten.

Utgående från enkäten skulle Ingåborna gå mer, om:

- 1) Gångnätet skulle vara mer omfattande och enhetligare
- 2) Det skulle finnas med motions- och rekreationsleder och kvaliteten på dem skulle vara bättre
- 3) Vinterunderhållet av gånglederna skulle vara av högre kvalitet
- 4) Ingå centrum skulle vara en trivsammare plats att tillbringa tid på
- 5) Det skulle vara tryggare

Trots att man utgående från enkäten är rätt så nöjda med förhållandena för gångtrafik och det i Ingå går rätt mycket, borde fotgängarförhållandena och -förbindelserna ännu förbättras särskilt i centrum. Rekreationsrutterna i centrum ska också utvecklas eftersom det har positiva verkningar för tätortens livskraft och tillgänglighet.

39%

av svarandena är högst rätt nöjda med separationen av olika färdmedel

86%

går över en halv kilometer minst 2-3 gånger i veckan

63%

av svarandena är minst rätt nöjda med fotgängarförhållandena i Ingå

80%

av svarandena upplever att det är åtminstone rätt tryggt att gå i Ingå

53%

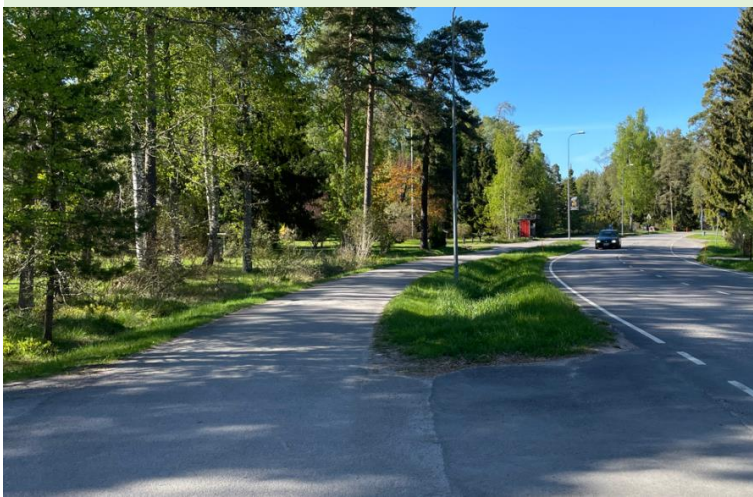
av gångresorna är motions- och rekreationsresor.

26%

av svarandenas gångresor görs främst för att ta sig från ett ställe till ett annat

UTVECKLANDET AV CYKELTRAFIKEN

”Rätt arrangemang till rätt plats”



I denna del har man samlat åtgärder för att främja cykling samt beskrivit motiveringarna till dem. Två av tre av projektets utvecklingsriktlinjer berör cykling direkt och den tredje också delvis. Med hjälp av de identifierade åtgärderna har man strävat efter att utveckla cyklingsförhållandena, men också förhållandena inom kommunen för utvecklingen av cykling.

Åtgärderna gäller följande teman:

- **Cykeltrafikens målnät**
- **Utvecklingen av rekreationscykling och cykelturism**
- **Underhåll**
- **Styrning och kommunikation**

Under projektet har det framkommit att Ingå för tillfället saknar en koordinerande instans som skulle svara för den övergripande utvecklingen och uppföljningen av gång och cykling. En koordinerande instans har lättare att främja och motivera åtgärderna i denna plan om planen godkänns i kommunens beslutande organ.

Åtgärder:

- 1. Ingås plan för främjande av gång och cykling godkänns i kommunens beslutande organ**
- 2. Utvecklingsriktlinjerna i planen för främjande lyfts upp till kommunens övriga strategiska målsättningar**
- 3. Inrättande av en sektorövergripande operativ arbetsgrupp för gång och cykling eller samarbete med trafiksäkerhetsgruppen.**

CYKELTRAFIKENS MÅLNÄT

I Ingås plan för främjande av gång och cykling ingår ett målnät för cykeltrafiken. Nätet har presenterats i de följande kapitlen. Syftet med målnätet är att strukturera områdets cykelvägsnät enligt olika kvalitetskriterier till en enhetlig och lättbehandlad helhet. Målnätet styr också för egen del de åtgärder som genomförs i kommunerna.

Cykeltrafikens nät omfattar i utgångsläget alla de rutter och leder som lämpar sig för cyklister, dvs. gator, vägar, cykelleder och parkgångar eller andra motsvarande rutter.

Planeringen av rutterna styrs av kriterier som kan delas upp i fyra kategorier. I varje kategori lyfter man fram kriterier som är viktiga att beakta i samband med planeringen av kvalitativa cykelleder. Kategorierna är följande:

KONTINUITET & TILLGÄNGLIGHET

- Rutterna är logiska, direkta och det är lätt att köra på dem
- Fungerande strukturella arrangemang vid rätt platser
- Bekanta förbindelser med olika destinationer

SÄKERHET

- Avskiljning av trafikformer enligt behov

- Underhåll på hög nivå, bra sikt
- Tillgänglighet, trygga situationshastigheter

KÖRUPPLEVELSE & BEHAGLIGHET

- Behaglig infrastruktur (huvudriktningar, korsningar, skick)
- Bra skyltning, tydligheten i arrangemangen
- Social säkerhet, minimera externa olägenheter

ANDRA OBSERVATIONER

- Vinterunderhållet på en bra nivå
- Fungerande rutter också under byggskeden
- Branding av huvudnätet, främjande av cykling

De ovannämnda kriterierna verkställs bäst i cykeltrafikens hierarkiska nätverk. På vissa delar av nätet strävar man efter direkthet och snabbhet medan man på vissa delar strävar efter att möjliggöra cykling, dvs. att objekten är tillgängliga med cykel. För detta ändamål har det i samband med detta arbete utarbetats ett målnät för cykeltrafiken som fördelas i följande funktionella klasser: Huvudrutter, områdesrutter och andra förbindelser. I målnätet framhävs särskilt betydelsen av rutterna kring skolorna och därtill har de viktigaste rutterna som leder till dem angetts som antingen huvudrutter eller områdesrutter.

7. Cykellederna utvecklas enligt huvudnätverksplanen

10. Det utarbetas en gatuplan för Ola Westmans allé där gatuområdet har strukturerats tydligare än i nuläget

11. Det utarbetas en gatuplan för omgivningen kring Wilhelmsdal som strukturerar gatuområdet och rutterna tydligare

14. Om Ingå tågstation tas i bruk, ska Torpmalmsvägens sammanslagna led fortsättas till stationen

15. Täckervägens sammanslagna led fortsätts från tätorten till stamväg 51.

16. För Täckervägen byggs en undergång eller övergång vid stamväg 51 för fotgängare och cyklister

17. En förenad gång- och cykelled från Degerby till Ingå centrumtätort

22. Genomförs åtgärder för målnätet för cykeltrafik (bilaga x)

Huvudrutterna skapar ramen för Ingås cykelrutter. Huvudrutten ska vara enhetlig, logisk och kontinuerlig. Ledens kvalitetsnivå kan vara högre än den övriga omgivningens och sidoriktningar är i regel väjningsskyldiga. Kvalitetsnivån och exempelvis behovet av att skilja åt från gångtrafik fastställs ändå i slutskedet av ruttens trafikmiljö.

Områdesrutterna stöder den ram som huvudrutterna bildar. Områdesrutterna är mer lokala förbindelser som förenar huvudrutterna med mindre objekt. Rutternas kvalitetsnivå är inte lika hög som huvudrutternas och rutterna "samlar" mer ihop objekt än fungerar som raka och snabba rutter.

Övriga förbindelser är cyklingens grundnät, som möjliggör att huvudrutterna och områdesrutterna kan nå från olika objekt.

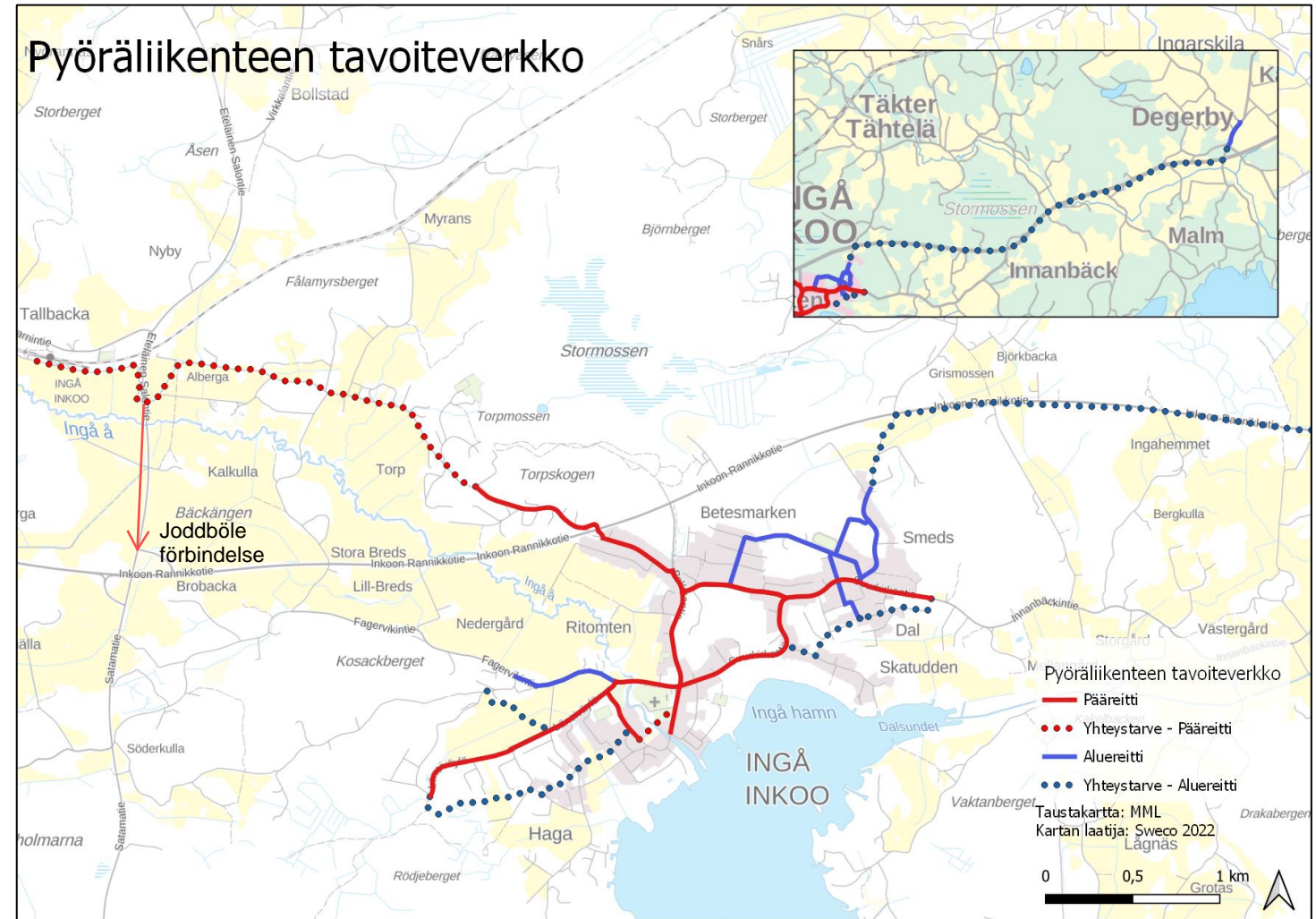


Bild x. Cykeltrafikens målnät i Ingå

I målnätet har man strävat efter att hitta alternativa, lugnare cykelförbindelser som antingen skulle vara separata parkstråk eller gå längs lugna tomtgator och på så sätt möjliggöra den cykelmiljö som upplevs som trygg också för mindre cyklister. Sådana föreslagna förbindelser är "förbindelsebehoven på huvud- och områdesrutterna" som skulle möjliggöra att det skulle uppstå annorlunda cyklingsmiljöer än leder som går längs samlargator. Byggandet av parkaktiga områdesrutter kompletterar också invånarnas rekreativsmöjligheter både gällande gång och cykling, samt förbättrar områdenas tillgänglighet ur den här synvinkeln.

De förbindelsebehov som i målnätet definierats för områdesrutterna följer i huvudsak de i detaljplanerna anvisade pp-beteckningarna eller går alternativt på VP-områden. Ett västligare förbindelsebehov ökar invånarnas rekreativsmöjligheter samt förbättrar deras förbindelser till centrum och till skogsstigarna västerut. Från ändan av Västerleden startar Måsens skogsvandring (6,5 km), och denna nya förbindelse skulle erbjuda en gång- och cykelförbindelse till denna från centrum.

På motsvarande sätt skulle det östligare förbindelsebehovet av en områdesrutt kompletteras till en hel rutt genom att bygga endast ca 65 meter och 80 meter långa separata gång- och cykelleder. Denna förbindelse skulle förbättra både centrums och skolornas tillgänglighet och öka säkerheten då cyklister i alla åldrar skulle kunna använda den lugnare förbindelsen istället för gång- och cykelleden längs Storkyrkovägen.



Cykeltrafikens målbild, huvudrutt

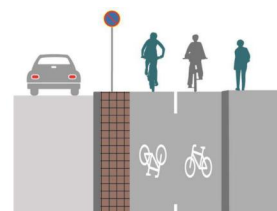
- En förenad gång- och cykelled lämpar sig för obebyggda områden. Den kan också användas i glest bebyggda trafikmiljöer, om leden används lite. Huvudrutternas förenade cykel- och gångleder borde vara minst 4,0 meter breda.
- Cykel- och gångtrafiken ska separeras från varandra om de tröskelvärden som presenteras i bilden intill överskrids.
- På områden med mycket fotgängare eller på ett område som man vill utveckla ur fotgängarnas synvinkel, skulle det vara bra att avskilja cyklingen från gångtrafiken. Nedan alternativ:



Enkelriktade cykelleder lämpar sig bra för bebyggd miljö. Enkelriktade cykelleder som hör till huvudrutterna borde vara minst 2-2,5 meter breda beroende på mängden cykeltrafik.



Cykelfil används oftast på bebyggda områden. Cykelfilens dimensionering beror på gatans/vägens hastighetsbegränsning, mängden cykeltrafik och på prioriteringsklass. För huvud- och områdesrutternas del är målsättningen att cykelfilerna är 2-2,25 meter breda. Som minimibredd kan användas 1,75 meters filbredd.



Dubbelriktade cykelvägar lämpar sig för obebyggda områden samt glest bebyggd trafikmiljö. Huvudrutternas dubbelriktade cykel- och gångleder borde vara minst 3,0 meter breda.

Taulukko 17 Yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän päällysteen minimileveys eri liikenneympäristöissä.

JK ja PP / vrk	Väylän päällysteen leveys (m)					
	Väljästi rakennettu liikenneympäristö			Rakentamaton alue		
	Pääreitti	Alue-reitti	Paikallisreitti	Pääreitti	Alue-reitti	Paikallisreitti
Alle 1000	4,0	3,5	3,0	4,0	3,5	3,0
1000-2000	4,5	4,0	3,5	4,0	3,5	3,5
2000-4000	≥ 4,5	4,5	4,0	4,5	4,0	4,0
Yli 4000	Erottelu	≥ 4,5	≥ 4,5	≥ 4,5	≥ 4,5	≥ 4,5

- 1) Yhdistettyä pyörätietä ja jalkakäytävää ei käytetä tiiviissä rakennetussa liikenneympäristössä tai rauhallisessa liikenneympäristössä.
- 2) Mopoille sallittu väylä mitoitetaan aina pääreitillä mukaisesti.
- 3) Enintään 3,5 m levyisille väylille tehdään jyrkkiä ja pitkiä alamäkien kohdille 0,5 m kaarrelevennyks.
- 4) Päällysteen leveyteen lisätään tukipientareet (0,25 m/puoli) ja korotetulla väylällä ulkopiennar (0,25 m).
- 5) Poikkileikkauksessa otetaan huomioon myös mahdollisten sivusteiden tai reunan kohdalla riittävä vapaan tilan tarve.

Pyöräliikenteen ja jalankulun yhdistäminen samaan tilaan

Pyöräliikenteen ja jalankulun yhdistämistä samaan tilaan voidaan tiiviisti rakentaa alueen ulkopuolella harkita silloin, kun poikkileikkauksessa on huipputunnin aikana:

- alle 200 pyöräilijää ja alle 200 jalankulkijaa
- alle 300 pyöräilijää ja alle 50 jalankulkijaa tai
- alle 50 pyöräilijää ja alle 300 jalankulkijaa.

Pyöräliikenne ja jalankulku erotellaan yleensä toisistaan edellä esitettyä pienemmällä käyttäjämäärällä alueilla, joilla on paljon lapsia, toimintarajoitteisia ja iäkkäitä henkilöitä.

Bild 9: Utdrag ur cykeltrafikens planeringsdirektiv

Cykeltrafikens målbild, områdesrutt

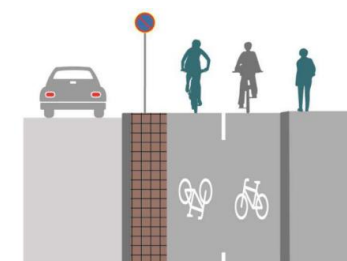
- Enligt cykeltrafikens planeringsdirektiv fastställs områdesruttens tvärsektionstyp främst enligt trafikmiljön. Således ska kvalitetsnivån för områdesrutter som ligger i exempelvis skolmiljöer fastställas separat enligt gatuområde och rutt samt med hänsyn till användarmängderna.
- En förenad gång- och cykelled som är minst 3,5 meter bred kan anses vara minikrav för en separat områdesrutts cykelledslösning.
- I objekt där gång- och cyklingsmängderna är större och trafikmiljön tätare, ska man ändå fallspecifikt överväga avskiljandet av cykeltrafiken från gångtrafiken för att säkerställa smidigheten och säkerheten.
- Ställvis går områdesrutterna skilt från övrig trafik och då kan separata förenade gång- och cykelleder samt parkstråk fungera som tillräckliga områdesruttförbindelser.



Blandtrafiklösningen lämpar sig för lugn och tätt bebyggd miljö där hastighetsbegränsningen är max 30 km/h. Blandtrafikarrangemanget är också utgångsläget på obebbyggda vägars landsvägar, om cykeltrafiken inte för övrigt har skiljts åt från biltrafiken exempelvis till vägrenen, en cykelfil eller en cykelväg.



En förenad gång- och cykelled lämpar sig för obebbyggda områden. Den kan också användas i gles bebyggda trafikmiljöer, om ledens används lite. Områdesrutternas förenade cykel- och gångleder borde vara minst 3,5 meter breda.



Dubbelriktade cykelvägar lämpar sig för obebbyggda områden samt gles bebyggd trafikmiljö. Områdesrutternas dubbelriktade cykelleder borde vara minst 2,5-3 meter breda beroende på mängden cykeltrafik.

Cykeltrafikens målnät - gatutyper

- På följande sidor har man noggrannare beskrivit cykeltrafikens placering och ledens dimensionering på samlargator, tomtgator samt på cykelleder som avskilts från övrig trafik
- Målnätets huvudrutter går med undantag för Kyrkfjärdens skola längs samlargator
- För områdesrutternas del varierar trafikmiljön däremot avsevärt från samlargator till grusbelagda stråk
- Övriga förbindelser är i praktiken tomtgator och separata stråk. På tomtgatorna är cykeltrafikens plats på körbanan.



Cykling på samlargator

- **Avskilt från fordonstrafik:** Eftersom trafikmängderna på samlargatorna ofta är större och körhastigheterna högre (>30 km/h) än på tomtgatorna, är det tryggare att avskilja cyklingen från körbanan till en egen led.
- **Avskilt från gångtrafik:** En förenad gång- och cykelled lämpar sig för obebyggda områden. Den kan också användas i glest bebyggda trafikmiljöer, om ledens används lite. Huvudrutternas förenade cykel- och gångleder borde vara minst 4,0 meter breda.
- Eftersom huvudrutterna i nuläget går på förenade gång- och cykelleder (i huvudsak 3,0 m breda) och fotgångar- och cyklistmängderna är rätt små, är det inte resurssmart att bredda dessa leder för övrigt än på de ställen där leden tydligt känns för smal (exempelvis med kantsten avskild gång- och cykelled 2,5 m).
- Nya leder eller förbindelser som förbättras ska ändå uppfylla det framförda minimikravet.



En förenad gång- och cykelled lämpar sig för obebyggda områden. Den kan också användas i glest bebyggda trafikmiljöer, om ledens används lite. Områdesrutternas förenade cykel- och gångleder borde vara minst 3,5 meter breda och huvudrutternas på motsvarande sätt 4,0 m.

Väylätyp	Rakennettu alue			Rakentamaton alue
	Tiivis	Väljä	Rauhallinen	
Sekaliikenne	4	2	4	4
Kaksisuuntainen pyöräliikenne yksisuuntaisella tiellä	4	2	4	2
Piennar	1	1	1	4
Pyöräkaista	4	4	2	3
Kylätie	3	2	3	4
2-1-tie	3	4	3	2
Pyöräkatu	4	3	4	2
Yksisuuntainen pyörätie	4	4	2	3
Kaksisuuntainen pyörätie	3	4	2	4
Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä	1	3	2	4

Käytetään	5
Käytetään yleensä	4
Voidaan käyttää	3
Ei yleensä käytetä	2
Ei käytetä	1

Val av ledtyp för cykeltrafik enligt trafikmiljö, Cykeltrafikens planeringsdirektiv, s. 41

Taulukko 17 Yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän päällysteen minimileveys eri liikenneympäristöissä.

JK ja PP / vrk	Väylän päällysteen leveys (m)					
	Väljästi rakennettu liikenneympäristö			Rakentamaton alue		
	Pääreitti	Alue-reitti	Paikallisreitti	Pääreitti	Alue-reitti	Paikallisreitti
Alle 1000	4,0	3,5	3,0	4,0	3,5	3,0
1000-2000	4,5	4,0	3,5	4,0	3,5	3,5
2000-4000	≥ 4,5	4,5	4,0	4,5	4,0	4,0
Yli 4000	Erottelu	≥ 4,5	≥ 4,5	≥ 4,5	≥ 4,5	≥ 4,5

- 1) Yhdistettyä pyörätietä ja jalkakäytävää ei käytetä tiiviissä rakennetussa liikenneympäristössä tai rauhallisessa liikenneympäristössä.
- 2) Mopuille sallittu väylä mitoitetaan aina pääreitillä mukaisesti.
- 3) Enintään 3,5 m levyisille väylille tehdään jyrkkien ja pitkien alamäkien kohdille 0,5 m kaarrelevennys.
- 4) Päällysteen leveyteen lisätään tukipientareet (0,25 m/puoli) ja korotetulla väylällä ulkopiennar (0,25 m).
- 5) Poikkileikkauksessa otetaan huomioon myös mahdollisten sivusteiden tai reunan kohdalla riittävä vapaan tilan tarve.

Tabell: Utdrag ur cykeltrafikens planeringsdirektiv

Bild 11: Utdrag ur cykeltrafikens planeringsdirektiv.

Cykling på tomtgator

- Om cykling sker på körbanan borde hastighetsbegränsningen vara 30 km/h.
- Om det längs gatan finns flervåningshus eller annan tätare bebyggelse, borde det finnas en trottoar på bosättingens sida.
- Om tomtgatorna är för breda eller hastigheten i nuläget är 40 km/h (eller mer), ska man överväga åtgärder för att lugna trafiken, så som avsmalnande av vägen, minskande av anslutningsvinklarna, farthinder



Bild 12. Blandtrafik är grundlösning för cykeltrafik. Källa: Cykeltrafikens planeringsdirektiv.



Bild 13. I lugn trafikmiljö kan alla färdmedel dela samma utrymme. Källa: Cykeltrafikens planeringsdirektiv.

Separat gång- och cykelled / parkstråk

- I Ingås tätort finns i nuläget rätt mycket parkaktiga gång- och cykelleder, men de är på flera ställen väldigt smala, vilket medför att möten med exempelvis cykel eller barnvagn kan vara utmanande.
- Parkaktiga separata gång- och cykelleder kan vara grusbelagda leder/leder belagda med stenmaterial och rekommendationsbredden beror på cykelledens funktionella klassificering
 - Huvudrutter 4 m
 - Områdesrutter 3,5 m
 - Övriga förbindelser 3 m
- Eftersom separata förbindelserna för gång och cykling ofta fortsätter från gatornas ändor, ska de beaktas i trafikstyrningen med rätt sorts skylt för återvändsväg, som informerar cyklisten om att cykelrutten fortsätter trots att gatan slutar.
- Om det finns risk för att fordonstrafiken också skulle använda förbindelsen, kan man i början och slutet av rutten placera körhinder, men i placeringen och valet av dem ska man beakta underhållsfordonens tillgång till leden.



Bild 14. I lugn trafikmiljö kan alla färdmedel dela samma utrymme.
Källa: Cykeltrafikens planeringsdirektiv.

UNDERHÅLL

Definitionen av cyklingens huvudnät styr skötselklassificeringen av cykelleder. Skötselklassificeringen påverkar bland annat underhållsuppgifterna och deras omfattning, tröskelvärdena och åtgärdstiderna. Skötselklassificeringen fastställer också nivån på vinterunderhållet, som bland annat tar ställning till bekämpning av halka och snöplogningen.

Underhållet av de viktigaste gångområdena och -förbindelserna ska prioriteras på samma sätt som underhållet av cykelrutter.

Vinterunderhåll

Inom statens vägnät ingår i skötselklass K1 oftast de cykelleder som ingår i huvudnätet på bebyggt område. Därtill kan skötselklassen omfatta leder med mycket arbets- och skolelevtrafik eller som leder till betydande omstigningsplatser inom kollektivtrafiken. Ledernas höga servicenivå möjliggör säker cykling året runt.

I skötselklass K2 ingår i huvudsak de cykelleder som finns på obebyggda områden och i bebyggda områdets lugna trafikmiljöer och som betjänar ärendetrafik. I skötselklass K2 ingår också cykelleder med lite trafik.

I skötselentreprenaden kan man beakta specificerade objekt som tilldelats egna kvalitetsmål. Sådana är bland annat viktiga kollektivtrafikterminaler och -hållplatser vid vilka arbetet inleds tidigt (kl. 5-6) samt rutter som ofta används av personer med syn-, rörelse- eller funktionsnedsättning eller av äldre.

8. Uppdaterar den prioriterade underhållsplanen som grundar sig på gångförbindelserna och cykelledsnätet



Bild 15. Leder i dåligt skick i Ingå.

REKREATIONSCYKLING OCH CYKELTURISM

En av tyngdpunkterna i Ingås plan för utvecklingen av gång och cykling är utvecklingen av rekreativ cykling och cykelturism. I Ingå finns potential för att bli del av längre cykelturismrutter, men inom kommunen finns också potentiella rutter för rekreativ cykling. Kopparnäs område lämpar sig redan i nuläget rätt bra för terrängcykling, men genom att göra rutterna officiella och markera dem, blir objektet ännu mer lockande.

Som en del av invånarenkäten frågade man också efter invånarnas bästa fritidsrutter samt objekt som man vill kunna cykla till. Utgående från dessa har man skapat ett nätverk av rutter som delvis består av leder inom kommunen och delvis av större rutthelheter som går över kommungränserna. De större rutthelheterna är delar av Eurovelo10- och SouthByCycle-rutterna.

För fritidscyklings del spelar skyltningen, kommunikationen och marknadsföringen en nästa lika stor roll som själva ruttens fysiska skick. Genom lyckad kommunikation och planering kan rutterna samt de tjänster som finns längs dem bli lockande och attraktiva helheter i Ingå.

4. Det inrättas ett samarbetsforum med grannkommunerna och NTM-centralen

28. Det uppgörs en karta över de viktigaste lokala rekreativ cykelrutterna, skyltningen och kommunikationen förbättras

29. Cykelevenemanget Ingårunt återupplivas

30. Det utarbetas en plan för att göra terrängcyklingsrutterna i Ingå officiella

32. Det utarbetas tillsammans med grannkommunerna en gemensam cykelturismplan som främjar de nationella och lokala cykelturismrutterna



<https://web.trailmap.fi/>



Bilderna 16 och 17. Skärmdump över Ingås terrängcykelrutter samt rutter för fritidscykling

STYRNING OCH KOMMUNIAKTION

I framtidens mobilitet framhävs betydelsen av kommunikation - de vinnande mobilitetslösningarna är de där **syfte, användningssätt och verkningar** förmedlas tydligast. Underhållet av lederna är en del av cykeltrafikens mobilitetslösning och också där spelar kommunikationen en allt större roll hela tiden.

Kommunikationen stöder de övriga åtgärderna för främjande av cykling och med hjälp av kommunikationen får man ut den största nyttan av de övriga åtgärderna. Utöver investeringarna i infrastruktur, förutsätts också marknadsföring och kommunikation för att man ska få nya människor att röra sig med cykel och få människor som redan använder cykel att röra sig ännu mer med cykel. Marknadsföringen och kommunikationen främjar den positiva uppfattningen av cykeltrafik och den ökar alla invånares positiva inställning till att utveckla cykeltrafiken.

Samarbete med invånare, föreningar och företagare engagerar olika instanser i främjande av cykling. Samarbete ska också göras med grannkommunerna, NTM-centralen och välfärdsområdet.

6. Ingå tar i bruk cykelförmån för sina arbetstagare

25. För kommunen utarbetas en egen årsklocka för cykling

26. För skolorna utarbetas årsklockor för gång och cykling

27. För kommunen utarbetas en egen webbplats för cykling

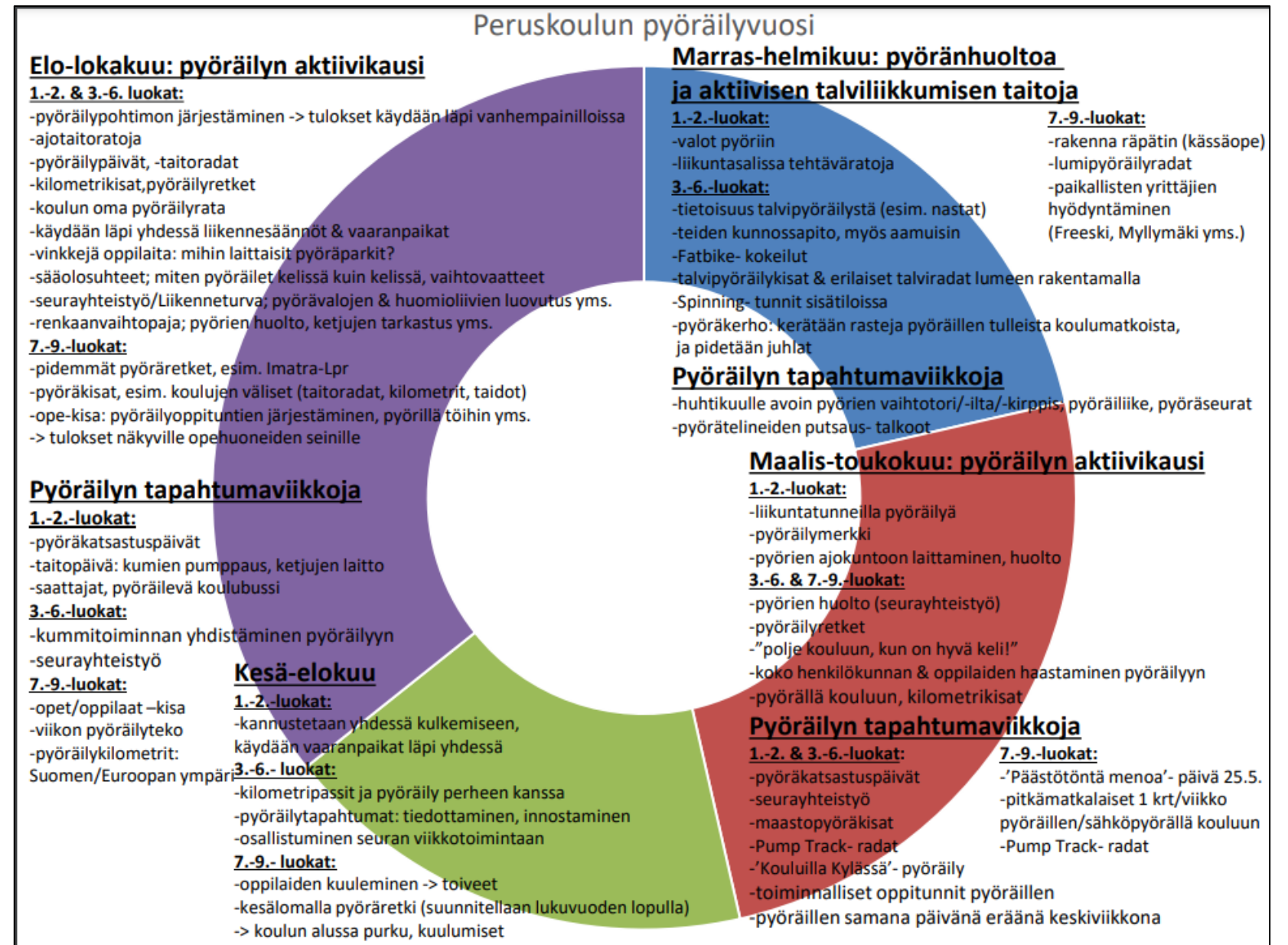


Bild 18. Exempel på årsklocka för kommunens cykling

Exempel på skolornas cyklingsårsklocka

Cykelkommunernas nätverk:

https://bin.yhdistysavain.fi/1592618/azoxEj5cgsTQ0gFNVj0c0S_Tri/vuosikellon%20ty%C3%B6st%C3%B6%20Sanna%200jaj%C3%A4rvi.pdf



UTVECKLINGEN AV FÖRHÅLLANDENA FÖR FOTGÄNGARE

”Ska vi ta en promenad i centrum?”



Gångtrafiken utgör i praktiken en del av varje resa vi gör. Våra resor börjar, slutar eller innehåller gång i något skede. I Finland har gatuområdena länge planerats enligt tanken att cykling och gång är liknande färdmedel, vilket ofta framgår som förenade gång- och cykelleder.

Gång och cykel skiljer sig avsevärt från varandra både tekniskt och kvalitativt och färdställen i fråga förutsätter också olika miljöer. En kvalitativ gångmiljö består inte endast av trygga och raka förbindelserna, utan en kvalitativ gångmiljö består av mycket mer mångfacetterade element. Varierande och intressanta gatuavsnitt samt platser för där man kan stanna och koppla av är viktiga kvalitetsfaktorer för fotgängare. Å andra sidan är ett levande stadscentrum med kvartersbutiker eller livliga torgområden med bodar också trivsamma områden ur fotgängarnas synvinkel.

I samband med utvecklingen av förhållandena för fotgängare talar man ofta om den mänskliga skalan. Med detta avses det att stadsutrymmet och -strukturen har planerats för människor och människors behov. Öppna parkeringsplaner med grönspalter, obrukbar mark mellan byggnader och stora trafikområden representerar inte den mänskliga skalan. Tydligt strukturerade rutter och kontinuerliga gångförbindelser är fotgängarvänliga lösningar som har byggts enligt den mänskliga skalan.

Gångmiljön borde till kvaliteten vara sådan att fotgängare i olika åldrar och skick på egenhand kan ta sig från en plats till en annan och sköta vardagsärenden till fots. Tillgängligheten är en av de

viktigaste kvalitetsfaktorerna för gångtrafik.

Dessutom kan man gå nästan var som helst, men onödiga omvägar på korsningsområden eller genom parkeringsområden försvagar gångtrafikens attraktion avsevärt. Också oklarhet kring var fotgängaren ska gå förorsakar onödig stress och farliga situationer mellan de olika färdmedlen.

Gångmiljöns fem viktigaste kvalitetsfaktorer kan anses vara följande:

- 1) **Trivsamt**
- 2) **Säkerhet**
- 3) **Tillgänglighet**
- 4) **Intressant**
- 5) **Den mänskliga skalan**

Dessa ska tas i beaktande på alla planeringsnivåer för att miljön ska bli så fungerande och lockande som möjligt för fotgängare.

Ingå centrum saknar en lockande enhetlig rutt för fritidspromenader. Sådana utvecklas inom det så kallade Strandstråket-projektet, där planen är att öppna kommunens strandområden för invånarna för fritidsbruk genom en enhetlig rutt från Lilludden till Skatudden.

Ingås centrumtätort är ur fotgängarsynvinkeln lämplig storlek. Alla verksamheter och all service finns på ett rätt tätt område i närheten av stranden. I Ingå centrum finns också en populär småbåtshamn samt trivsamma strandområden. Den kulturhistoriskt värdefulla kyrkan och dess park ligger alldeles intill service och alla andra verksamheter.

I centrum byggs ett nytt bostadsområde, Ingåstrand, som anknyter bra till den befintliga tätortsstrukturen.

Genom att utnyttja invånarenkätens resultat samt de vid invånarworkshopen identifierade objekten har man som en del av arbetet med Ingås plan för främjande av gång och cykling analyserat fotgängarförhållandena i centrum och identifierat utvecklingsåtgärder för dem. En del av utvecklingsåtgärderna berör tillgängligheten, en del gångförbindelserna och en del trafiksäkerheten. Åtgärderna har presenterats som en del av det övriga åtgärdsprogrammet.



Workshopens gånggrutter och analyserade objekt på samma karta som invånarenkätens svar

+

=



Höjdpunkterna i Ingå centrum och de mest betydande områdena med tanke på gångmiljön

Tillgänglighet
Otydlighet
Ingen tillgång

Trivsel
Plats för vistelse
Fotgängarnas favoritplatser

Gångförhållandenas utvecklingsbehov



TILLGÄNGLIGHET

Platser med problem gällande tillgängligheten



OTYDLIGHET

Platser där det är oklart var fotgängare ska röra sig eller som känns osäkra och otrygga



INGEN TILLGÅNG

Platser som inte kan nås till fots. Exempelvis fattas skyddsvägar eller broar.

Objekt som har lockande gångförhållanden



VISTAS

Platser där man kan visats längre och tillbringa tid. Fina och aktiverande, livfulla platser.



TRIVAS

Platser som är trivsamma att gå förbi eller igenom eller där man kan tillbringa tid.



FOTGÄNGARNAS FAVORITPLATSER

Områden med många objekt inom gångavstånd och som har potential att genomföras som fotgängarinriktad kyrkobymiljö.

Objekt som har lockande gångförhållanden

När man på samma karta jämför observationerna om vad som fungerar och vad som borde utvecklas, framhävs att gångmiljön i Ingå centrum är splittrad. Sådant som fungerar och som ska utvecklas finns blandat både parallellt och överlappande. Genom en övergripande utveckling av gångmiljön borde man förbättra de trevliga och fungerande delarnas kontinuitet och enhetlighet samt förena de splittrade delarna till varandra.

Av flygbilden framgår också dimensioneringen av Ingåstrands pågående utvecklingsobjekt i förhållande till Ingås övriga centrum. Ingåstrand kommer efter att det färdigställts att skapa ett eget delområde i Ingå centrum, men enhetliga gångförbindelser mellan det nya bostadsområdet och övriga centrum ska säkerställas genom övergripande planering.

17. På torgområdet genomförs en lätt "sommarprovning" för förtydligandet av gångrutterna med hjälp av exempelvis planteringar och markeringar.

18. Gör det möjligt att gå över Ola Westmans allé till kyrkan genom att placera en skyddsväg

19. På torg- och strandområdena placeras bordsgrupper och vistelsemöjligheter

20. Man placerar bänkar och bordsgrupper i kyrkparken och dess närhet



23. Man förbättrar skyltningen för fotgängare vid torget, kyrkan, eklunden samt i skolornas miljöer

Bild 19. Områden där Ingås gångförhållanden som ska utvecklas

UTVECKLINGSÅTGÄRDER OCH UPPFÖLJNING

Åtgärderna är konkreta handlingar för att förverkliga målen.



De i denna plan presenterade åtgärderna strävar efter att svara på de tre utvecklingsriktlinjerna. Syftet med åtgärderna är att förbättra skolresornas trygghet, fritidscyklings popularitet samt fotgängarförhållandena i centrum.

En del av åtgärderna har utarbetats vid workshoparna i samarbete med invånarnas och kommunens representanter. En del har däremot utarbetats av konsulten utgående från terrängbesöken och resultaten av invånarenkäten.

För cykeltrafikens målnät har det utarbetats en separat åtgärdsplan, i vilken man identifierat snabba åtgärder och åtgärder som kräver mer planering. Större helheter, så som förbättringarna på Ola Westmans allé lönar sig att genomföra som en helhet i samband med noggrannare gatuplanering.

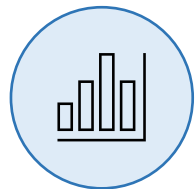
Inom varje tema har identifierats spetsåtgärder som presenteras i denna del. I åtgärdsprogrammet presenteras konkreta verktyg för att uppnå målen. Genom att iaktta åtgärderna kan Ingå besvara tre av de viktigaste utvecklingsriktlinjerna för gång och

cykling.

För åtgärderna har fastställts en **ansvarsinstans**. Ansvarsinstanserna är oftast någon eller några av kommunens organisationer, så som en nämnd eller en sektor.

För de i programmet presenterade åtgärderna har utsetts **uppföljningsmätare**. Uppföljningsmätarna kan vara genomförandet av en viss åtgärd eller en del av en åtgärd.

I diagrammen på följande sidor har de blåmarkerade åtgärderna lyfts fram av invånarnas eller kommunens representanter vid workshoparna.



Strategi,
förvaltning
och resurser



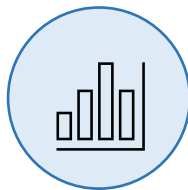
Viktigaste
utvecklingshel
heterna
gällande
infrastrukturen



Snabba
åtgärder
gällande gång
och cykling



Utvecklingen
av tjänster och
kommunikation



STRATEGI, FÖRVALTNING OCH RESURSER

Åtgärd	Åtgärdsbeskrivning	Ansvarsinstans	Uppföljningsmätare
1. Ingås plan för främjande av gång och cykling godkänns i kommunens beslutande organ	Programmet för främjande behandlas i de politiska organen för att stärka dess ställning.	Tekniska nämnden, kommunstyrelsen	Programmet har godkänts under år 2022
2. Utvecklingsriktlinjerna i planen för främjande lyfts upp till kommunens övriga strategiska målsättningar	Förbättrandet av förhållande för gång och cykling utgör en av utgångspunkterna i alla kommunens verksamheter	Hela kommunen	Främjande av gång och cykling har en betydande roll i kommunens verksamhet
3. En sektorövergripande samarbetsgrupp för gång och cykling inrättas	Ingå inrättar en sektorövergripande samarbetsgrupp i vilken alla förvaltningssektorer, NTM-centralen och välfärdsområdet är presenterade. Arbetsgruppen sammanträder regelbundet, exempelvis varannan månad. I början träffas man oftare. Ett alternativ är att utvidga trafiksäkerhetsarbetsgruppens verksamhet till "Gruppen för vis och trygg mobilitet"	Välfärdssektorn kallar gruppen samman, trafiksäkerhetsgruppen	Gång och cykling syns i kommunens program, mötena förverkligas
4. Det inrättas ett samarbetsforum med grannkommunerna och NTM-centralen	Syftet med samarbetsforumet är att upprätthålla en regional dialog. Detta har stor betydelse för främjande av bland annat rekreationscykling och cykelturism. I samråd med Nylands förbund sörsöker man utveckla en trygg cyklingförbindelse mellan Ingå och Helsingfors.	Tekniska chefernas eller kommundirektörernas samarbetsforum / NTM / Nylands förbund	Inrättande av gruppen och förverkligande av mötena
5. Ingå budgeterar årligen ett anslag för främjande av de gång- och cyklingsobjekt som samarbetsgruppen fastställt	Man utreder jämförelseobjekt i övriga kommuner för att få en uppfattning av investeringarnas omfattning. Fastställer budgetnivån i fortsättningen samt programmeringen av anslagen för främjande.	Arbetsgrupp för vis och trygg mobilitet	Det årligen budgeterade och använda anslaget för främjande av gång och cykling
6. Ingå tar i bruk cykelförmån för sina arbetstagare	Med cykelförmån kan man uppmuntra Ingås arbetstagare till att cykla vardagsresorna. Genom att cykla rutter dagligen är det lätt att identifiera utvecklingsobjekt.	Kommunens ledningsgrupp, personalchefen	Ibruktage av cykelförmån och användare årligen



Viktigaste utvecklingshelheterna gällande infrastruktur

Åtgärd	Åtgärdsbeskrivning	Ansvarsinstitens	Uppföljningsmätare
7. Cykellederna utvecklas enligt huvudnätverksplanen	Huvudnätplanen godkänns i kommunstyrelsen och tas i beaktande på alla planläggningsnivåer. Utvecklingen av resekedjorna beaktas. I samband med kollektivtrafikprogrammet bör man granska hur resekedjorna kan stärkas med att utveckla lätt trafik.	Tekniska sektorn Mobilitetstjänsterna	Byggda och förbättrade leder
8. Uppdaterar den prioriterade underhållsplanen som grundar sig på gångförbindelserna och cykelledsnätet	Den nuvarande underhållsplanen uppdateras till att motsvara de viktigaste gång- och cykelrutterna. Det utarbetas en underhållskarta.	Tekniska sektorn / NTM	Underhållsplanen uppdateras
9. För Ingå utarbetas en utvecklingsplan för tillgängligheten	Bristerna i tillgängligheten lyftes fram vid flera objekt i workshopen som ordnades för invånarna. Den övergripande tillgänglighetsplanen uppdateras i samarbete med erfarenhetsexperten inom tillgänglighet.	Tekniska sektorn / NTM	Planen uppgjord
10. Det utarbetas en gatu/vägplan för Ola Westmans allé där gatuområdet har strukturerats tydligare än i nuläget	Ola Westmans allé är i nuläget otydlig för dess användare. Platserna för de olika färdssätten anvisas tydligare än i nuläget och förhållandena för gång och cykling ska förbättras.	Tekniska sektorn / NTM	Gatu/vägplanen har utarbetats och förverkligats
11. Det utarbetas en gatuplan för omgivningen kring Wilhelmsdal som strukturerar gatuområdet och rutterna tydligare	Trafikmiljön kring Wilhelmsdal är farlig och otydlig för användarna. Platserna för de olika färdssätten ska anvisas tydligare än i nuläget och förhållandena för gång och cykling ska förbättras.	Tekniska sektorn / NTM	Gatuplanen har utarbetats och förverkligats
12. I samband med utvecklingen av torgområdet förbättras gångförbindelserna och vistelsemöjligheterna	I den noggrannare fortsatta planeringen beaktas gång- och cykelförbindelserna samt vistelsemöjligheterna bättre än i nuläget. Säkerställer en naturligt gångförbindelse från Ola Westmans allé till båthamnens udde. Parkeringsområdena struktureras bättre än i nuläget så att de inte förhindrar gångtrafiken på området.	Tekniska sektorn	Utarbetande och genomförande av genomförandeplanen för torgområdet
13. I samband med Strandstråket-projektet utvecklas en enhetlig gångförbindelse på hela Ingås strandområde. Säkerställer kontinuiteten för de gångrutten som finns längs strandstråket i torgets omgivning.	Förbättrar förhållandena för fotgängare särskilt vid rutten genom centrumområdet som en del av Strandstråket-projektet.	Tekniska sektorn	Utarbetande och genomförande av planen.



Viktigaste utvecklingshelheterna gällande infrastruktur

14. Om Ingå tågstations tas i bruk, ska Torpmalmsvägens förenade led fortsättas till stationen	Torpmalmsvägens förenade gång- och cykelled fortsätts fram till tågstationen. Genomförande enligt förutredningen gällande i bruktagandet av stationen och enligt cyklingens huvudnät.	Tekniska sektorn / NTM	Byggande av leden
15. Täcktervägens sammanslagna led fortsätts från tätorten till stamväg 51.	Täcktervägens sammanslagna led fortsätts från tätorten till stamväg 51 enligt huvudnätsplanen.	Tekniska sektorn / NTM	Planering och byggande leden
16. För Täcktervägen byggs en undergång eller övergång vid stamväg 51 för fotgängare och cyklister	I samarbete med NTM-centralen byggs för Täcktervägen en under- eller övergång för fotgängare och cyklister vid stamväg 51 och förbindelsen norrut mot Täcker utvecklas.	Tekniska sektorn / NTM	Genomförande av objektet
17. En förenad gång- och cykelled från Degerby till Ingå centrumtätort	En ny förenad gång- och cykelled genomförs från Degerby till Ingå centrumtätort som en del av stamväg 51:ans utvecklingsprojekt. I nuläget finns det ingen ordentlig gång- eller cykelförbindelse från Degerby till tätorten.	Tekniska sektorn / NTM	Beaktande av ledavsnittet i utvecklingsplanen för stamväg 51 och förverkligande



Snabba infrastrukturåtgärder gällande främjande av gång och cykling

Åtgärd	Åtgärdsbeskrivning	Ansvarsinstitens	Uppföljningsmätare
18. På torgområdet genomförs en lätt "sommarmprovning" för förtydligandet av gångrutorna med hjälp av exempelvis planteringar och målningar.	På Ingås torgområde finns i nuläget inga ordentliga gångförbindelser. Den största utmaningen för närvarande är att servicestationen, parkeringsplatserna och avfallskärnen förhindrar direkta förbindelser. Innan noggrannare planering av torgområdet lönar det sig att prova på enkla förbättringsåtgärder, exempelvis genom att avgränsa mer utrymme för fotgängare med hjälp av planteringar och markeringar. Torgområdets motorfordonstrafik kunde exempelvis göras enkelriktad och då kunde ena körfilen anvisas för fotgängare.	Tekniska sektorn	Utarbetande och genomförande av testplan, respons
19. Gör det möjligt att gå över Ola Westmans allé till kyrkan genom att placera en skyddsväg	Vid Ola Westmans allé finns för tillfället inget övergångsställe på andra ställen än på korsningsområdena i ändorna av vägen. En ny skyddsväg skulle möjliggöra en direkt gångförbindelse mellan kyrkan och centrum. Det nya övergångsstället borde planeras som en del av gatuavsnittets gatuplan.	Tekniska sektorn / NTM	Utarbetande och genomförande av gatuplanen.
20. På torg- och strandområdena placeras bordsgrupper och vistelsemöjligheter	I invånarworkshopen lyftes behovet av vistelsemöjligheter fram. I nuläget finns knappt några vistelseplatser i Ingå centrum, särskilt inte sådana med tak. Bestående förbättringar lönar sig att genomföra som en del av den noggrannare planeringen av torgområdet, men innan det kan man exempelvis genomföra mindre förbättringar tillsammans med invånarna.	Tekniska sektorn	Genomförda förbättringar, respons
21. Man placerar bänkar och bordsgrupper i kyrkparken och dess närhet	Vid invånarworkshopen lyftes kyrkparkens och dess närmiljös stora potential fram, men på området finns inte tillräckligt med bänkar eller inga bänkar. Potentiella platser för små förbättringar borde identifieras i samarbete med invånarna, exempelvis med äldrerådet.	Tekniska sektorn / Bildningssektorn och välfärdssektorn	Genomförda förbättringar, respons
22. Lätta åtgärder gällande cykeltrafikens målnät genomförs	Som en del av cykeltrafikens målnät har man identifierat flera små förbättringar, som bland annat berör sikten, skyddsvägar och korsningsområdena. Syftet med åtgärderna är att göra cykling mer lockande och säkrare.	Tekniska sektorn	Genomförda förbättringar
23. Man förbättrar skyltningen för fotgängare vid torget, kyrkan, eklunden samt i skolornas omgivning	Vid invånarworkshopen lyftes särskilt fram bristen på skyltning mellan olika objekt. I Ingå centrum finns flera intressanta objekt, men det är svårt att hitta dem i nuläget och helheten är svår att överblicka. Skyltningen till objekten förbättras och till torgområdet skaffas en karta för att beskriva de viktigaste objekten i Ingå centrum.	Tekniska sektorn	Utarbetande och genomförande av plan för skyltning, respons
24. Det utarbetas en plan för skyltning för gång och cykling	En övergripande plan för skyltning gör det lättare att hitta objekten och rutterna tydligare. Bra skyltning utgör också ett fungerande sätt för kommunikation och marknadsföring.	Tekniska sektorn / NTM	Utarbetande av plan för skyltning, genomförande och respons



Utvecklingsåtgärder gäller service och kommunikation

Åtgärd	Åtgärdsbeskrivning	Ansvarsinstans	Uppföljningsmätare
25. För kommunen utarbetas en egen årsklocka för cykling	I årsklockan antecknas de viktigaste nationella och regionala evenemangen samt jippon som berör cykling.	Inrättande av arbetsgrupp för vis och trygg mobilitet, ungdomssektorn	Årsklockan utarbetas, evenemang och jippon ordnas
26. För skolorna utarbetas årsklockor för gång och cykling	I årsklockan antecknas de viktigaste jippona och åtgärderna som stöder trafikfostran, exempelvis cykelkort, besiktningdag samt att bekanta sig med skolrutterna.	Bildningssektorn och välfärdssektorn, ungdomssektorn	Årsklockan utarbetas, evenemang och jippon ordnas
27. För kommunen utarbetas en egen webbplats för cykling	På den nya cyklingswebbplatsen samlas kartor över cykelrutter samt informeras om nya utvecklingsobjekt och kommande cykelevenemang.	Bildningssektorn och välfärdssektorn	Upprättande av webbplats, antal besökare
28. Det uppgörs en karta över de viktigaste lokala rekreationscykelrutterna, skyltningen och kommunikationen förbättras	För de i detta arbete identifierade cykelrutterna utarbetas kartor och lätt skyltning. Den lätta skyltningen kan exempelvis göras i jippoaktigt i samarbete med exempelvis lokala idrottsföreningar. Det informeras tydligt om rekreationsrutterna i kommunens kanaler och i lokala medier.	Tekniska sektor, bildningssektorn och välfärdssektorn	Besöksmängderna på rutterna och i kommunikationskanalerna
29. Cykelevenemanget Ingårunt återupplivas	I samarbete med lokala föreningar återupplivas cykelevenemanget Ingårunt till ett årligt evenemang.	Bildningssektorn och välfärdssektorn	Deltagare i evenemanget / ordnande evenemang
30. Det utarbetas en plan för att göra terrängcyklingsrutterna i Ingå officiella	I samarbete med lokala markägare och terrängcyklisterna utarbetas en plan för att göra terrängcyklingsrutterna officiella och att markera dem i terrängen.	Tekniska sektor, bildningssektorn och välfärdssektorn	Utarbetande av planen och förverkligande av den



Utvecklingsåtgärder gäller service och kommunikation

31. Förhållanden för anslutningsparkering till busstrafik förbättras särskilt i Ingås centrum	Cykelparkeringskapaciteten särskilt i Ingå hamn samt vid de viktigaste hållplatserna utökas.	Tekniska sektorn	Genomförd kapacitet, antal cyklar i ställningarna.
32. Det utarbetas tillsammans med grannkommunerna en gemensam cykelturismplan som främjar de nationella och lokala cykelturismrutterna	Planen säkerställer de regionala rutterna kontinuitet över kommungränserna. Planen säkerställer både cykelturism- och rekreationscyklingsrutternas kontinuitet, kvalitetskrav och skyltning. Som en del av planen kartläggs de tjänster som stöder cykling, rutterna produktifieras och lokala företagare engageras.	Regionalt samarbetsforum	Utarbetande av plan

SLUTORD

I Ingå finns tydligt potential för att utveckla gång och cykling. Utvecklingen ska i fortsättningen vara mer övergripande och koordinerad.



Ingå har med tanke på storlek och läge potential att bli en toppenkommun för aktiv mobilitet. Om främjandet av gång och cykling följs upp och främjas systematiskt, kommer det att ske en ändring. Det tar ändå tid och förutsätter långsiktigt engagerat arbete för att påverka invånarnas vardagsval och att göra fritidsrutterna mer kända. Denna plan hjälper Ingå att påbörja ett mer systematiskt arbete för att främja gång och cykling. Ett arbete som kommer att fortgå länge.

Arbetet har styrts av:

Miia Nätyнки (Ingå)

Piia Nordström (Ingå)

Pipsan Lehtinen (Ingå)

Karolina Grop-Nordström (Ingå)

Mikko Järvi (Ingå)

Ilkka Rissanen (Ingå)

Herkko Jokela (NTM)

Arbetet har utförts av Sweco Infra & Rails arbetsgrupp:

Eeropekka Lehtinen

Saara Pölkki

Filemon Wolfram

Jani Päivänen

Mikko Raninen

Petteri Nisula

INGÅ INKOO

SWECO 

KÄLLOR

- 1. Cykeltrafikens planeringsdirektiv**
https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2020-18_pyoraliikenteen_suunnittelu_web.pdf
- 2. Program för främjande av gång och cykling**
<https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/K%C3%A4velyn%20ja%20Opy%C3%B6r%C3%A4ilyn%20edist%C3%A4misohjelma.pdf>
- 3. Den riksomfattande trafiksystemplanen för åren 2021-2023**
<https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/163389>
- 4. Färdplan för fossilfria transporter**
<https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/163259>
- 5. Välfärd för kommuninvånarna** <https://www.kommunforbundet.fi/delaktighet-och-vaxelverkan/ledarskap-och-utveckling/valfard-kommuninvanarna>

BILAGOR

1. Cykeltrafikens målnät, åtgärder samt måltvärnsnitt
2. Fritidscyklings rutter
3. Bilder på infrastrukturåtgärderna gällande cykeltrafikens målnät
4. Resultaten av gångworkshopen
5. Resultaten av åtgärdsworkshopen
6. Invånarenkätens resultat